

Pneumatici

Più made in Italy
in Formula Uno

di **Arianna Ravelli**
a pagina 59

Depo 20 anni! Accordo fino al 2013, ogni team pagherà 1,5 milioni. Tronchetti: «Premiata la competitività italiana»

Grande ritorno Pirelli: monterà le gomme alla F1

MILANO — È stato più volte annunciato, adesso non solo è vero, ma anche ufficiale: nel 2011 la Pirelli sarà l'unico fornitore di gomme della F1, a vent'anni esatti dall'ultima volta nel Circus (Gp del Canada, 1991, partner della Benetton) e dopo aver raccolto 44 vittorie. Sostituirà la Bridgestone, che ha detto addio per gli effetti della crisi, dopo aver battuto la concorrenza della Michelin (che però, con una mezza verità, ha fatto sapere di non aver risposto al bando Fia perché non interessata alle regole attuali) e, soprattutto, dopo aver convinto i team, o almeno la maggioranza di essi: Ferrari, McLaren e Renault all'inizio preferivano l'esperienza di Michelin.

Come c'è riuscita, lo spiega la stessa Pirelli (che fornirà anche la Gp2): «Il nuovo scenario economico ha imposto un approccio realistico e collaborativo per quanto riguarda una condivisione dei costi industriali e logistici». Insomma, flessibilità per venire incontro alle richieste dei team e costi condivisi: per avere le gomme ciascuna squadra pagherà 1,5 milioni di euro all'anno. Una volta raggiunto un accordo con le squadre restava da convincere Jean Todt, il presidente Fia (Ecclestone già lo era), più vicino a Michelin. Non a caso Pirelli specifica che «si impegna a rispettare rigorosamente le regole sportive e tecniche della Fia». Per i tre anni di contratto, quindi, niente concorrenza tra fornitori e niente gomme da 18 pollici, che erano le richieste della casa francese e che è anche quanto Pirelli cercherà di ottenere dopo il

2013.

La casa italiana fornirà le stesse specifiche di adesso: quattro slick, uno pneumatico da pioggia intensa e uno intermedio. «La scelta di Fia è per noi un grande successo, che premia il lavoro di Pirelli — commenta il presidente Marco Tronchetti Provera — ed è anche un riconoscimento alla competitività italiana. Di questo sono particolarmente fiero». Subito dopo Tronchetti rassicura i mercati (dopo l'annuncio il titolo ha ceduto il 3,57%) che temono un aumento dei costi: «Non ci saranno impatti sugli obiettivi del gruppo, il ritorno in F1 avviene nel rispetto dei nostri target economico-finanziari. Per gli investimenti in comunicazione focalizzeremo risorse già messe a budget».

Non è questa l'unica novità stabilita dal Consiglio mondiale: sono stati chiariti i casi Schumacher-Montecarlo (niente sorpassi fino alla fine se la safety car esce nell'ultimo giro) e Hamilton-Montreal (che ha spento l'auto dopo la qualifica perché non risultare sottopeso al controllo): «Qualsiasi auto ritenuta irregolarmente troppo lenta o potenzialmente pericolosa sarà segnalata ai commissari. Sia nel giro di rientro delle qualifiche sia in quello di ricognizione non potrà essere superato un tempo massimo». Molti i cambiamenti per il 2011: 1) non parteciperà alla gara chi, il sabato, farà segnare un tempo del 107% più alto del primo. Per capire: fosse già in vigore la regola i nuovi team (soprattutto Hispania e Virgin, ma anche la Lotus) rischierebbero di non correre la domenica: 2) vietato «ogni

sistema e procedura che utilizza un movimento del pilota per alterare le caratteristiche aerodinamiche». Al macero tutte le ale soffiare, gli F-Duct che spopolano ora e che i piloti azionano con gomiti, piedi e ginocchia; 3) largo a una nuova diavoleria per favorire i sorpassi: se un pilota è 1" dietro l'auto davanti, può anche azionare le ali mobili posteriori, dopo aver già schiacciato il bottone del Kers (che ritornerà) e quello del flap anteriore: a questo punto non resta che ricordarsi di guidare...

Arianna Ravelli

Troppo lento

107 per cento

«Dal 2011 ogni pilota il cui miglior giro superi il 107% del più veloce nella prima sessione di qualifica non potrà partecipare alla gara. In alcune circostanze potrà essere considerato il miglior tempo del venerdì»

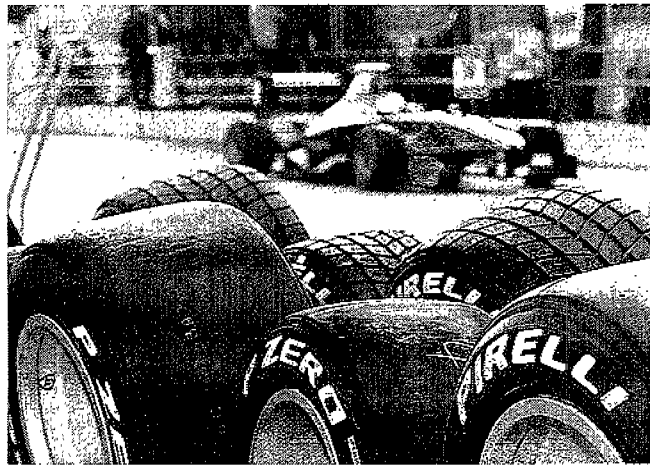
Aerodinamica

«Ogni procedura che prevede un movimento del pilota per alterare le caratteristiche aerodinamiche è proibita dal 2011»

Ali mobili posteriori

«Dal 2011 dopo i primi due giri, il pilota per sorpassare può attivare aggiustamenti alla carrozzeria. Ma solo se sarà a 1" da quello davanti»





Dal Gp3 alla F1 La Pirelli già fornisce le gomme della Gp3